Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7295**

16. Wahlperiode 26. 11. 2007

Änderungsantrag

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner, Roland Claus, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 16/6000, 16/6002, 16/6412, 16/6423 –

Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2008 (Haushaltsgesetz 2008)

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 02 werden die beim Titel 882 31 – Zuweisungen an die Länder zur Realisierung von Anwendungsstrecken für die Magnetschwebebahntechnik – ausgebrachten Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 925 Mio. Euro gestrichen.

Berlin, den 26. November 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Begründung

Die SPD-Landesgruppe Bayern hat in einer Stellungnahme vom 20. Oktober 2006 an den Parlamentarischen Gesprächskreis Transrapid die wesentlichen Argumente gegen den geplanten Bau der Magnetschwebebahn in München zusammengefasst. Da sich die Argumentation mit der Haltung der Fraktion DIE LINKE. in dieser Frage deckt, sei sie nachfolgend in der Überzeugung dokumentiert, dass sich die Fraktion der SPD den schlüssigen Überlegungen ihrer bayerischen Genossen kaum entziehen kann:

„Grundsätzlich gilt: Der Transrapid ist ein Langstreckenverkehrsmittel, welches als Alternative zum Flugzeug und nicht als Zubringer zu selbigem konzipiert wurde.

1. Verkehrspolitische Behauptung: ‚Der Transrapid löst ein Verkehrsproblem.‘

Eines der am häufigsten verwendeten Argumente der Transrapid-Befürworter lautet: Da der Flughafen München keine Anbindung an das Fernbahnnetz der DB besitzt, aber angesichts der großen Fluggastzahlen eine solche Verbindung zwingend erforderlich ist, schafft der Transrapid diesen fehlenden Fernbahnanschluss. Richtig ist lediglich, dass die fehlende Fernbahnanbindung ein Geburtsfehler des Flughafens ist.

Dazu Folgendes: Bei den Passagieren des Flughafens München handelt es sich zu rund einem Drittel um reine Umsteiger zwischen zwei Flugzeugen, so genannte Transfer-Passagiere. Das prognostizierte Wachstum des Fluggastaufkommens beschränkt sich aber auf die Zunahme des Transfer-Verkehrs, während der Originär-Verkehr kaum noch wachsen wird. Für rund zwei Drittel der Originär Passagiere ist die Anreise bis München Hauptbahnhof mit Fern- oder Regionalzügen und somit auch die Benutzung des Transrapids alles andere als optimal, wenn der Beginn der Reise weiter als 10 Minuten vom Hauptbahnhof entfernt ist, also z. B. in Niederbayern, Oberpfalz, Tirol oder Salzburg liegt und somit die Fahrt über den Münchner Hauptbahnhof ein unnötiger und zeitraubender Umweg wäre. Ein Ersatz für die fehlende Fernbahn-Anbindung ist der Transrapid mitnichten. Hierfür existiert außerdem ein weitaus kostengünstigeres Konzept einer besseren und schnelleren Anbindung des Flughafens durch eine Express-S-Bahn.

2. Industriepolitische Behauptung: ‚Der Transrapid hat enormes Exportpotential. Deshalb brauchen wir die Münchner Referenzstrecke.‘

Der häufig propagierte ‚industriepolitische Nutzen‘ einer Transrapid-Strecke in München ist äußerst zweifelhaft. Nicht nur alle im Inland geplanten Transrapid-Strecken, sondern auch in Ausland angedachte Verbindungen wurden aus wirtschaftlichen Erwägungen bisher verworfen. Weiterhin ist die nicht vorhandene Bereitschaft der Industrie (Siemens und Thyssen-Krupp) in eine Münchner Referenzstrecke zu investieren ein Indiz dafür, dass die Exportchancen nicht von einer innerdeutschen Referenzstrecke abhängen. Außerdem gibt es sie bereits in China. Die Strecke in München ist nicht nur zu kurz, wodurch der Transrapid seine Höchstgeschwindigkeit kaum ausfahren kann, sondern auch weder besonders sandig noch hat sie ein starkes Gefälle, so dass die Vorzüge der Magnetbahntechnologie nicht in Erscheinung treten können.

2 Mrd. Euro Investitionskosten ohne Vorlage eines schlüssiges Finanzierungs-, Sicherheits- und Betriebskonzeptes sind unverantwortlich. Profunde Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen waren bisher noch für jedes vom Bund geförderte Verkehrsprojekt Voraussetzung. Der Bundesrechnungshof kam bereits im Jahr 2002 zu dem Ergebnis, dass der Kosten-Nutzen-Quotient unter 1 liegt, das Projekt somit nicht förderfähig ist. Bis jetzt ist keine Untersuchung bekannt, die zu einem anderen Ergebnis käme. Deshalb lehnen wir das Transrapid-Projekt in München weiterhin ab.“

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333